

Venerdì, 27 maggio (pomeriggio)

VILLAGGIO MARISPICA - POZZALLO

PRESIEDE:

Vincenzo GALFO

(c.s.)

INTERVENTI

VINCENZO GALFO

(c.s.)

Nel dare la parola all'onorevole Natalino Amodeo, devo ricordare che egli è l'uomo che ha giocato la sua credibilità politica sul porto di Pozzallo, la cui realizzazione gli deve essere in buona parte attribuita, e al quale questa città, e la Sicilia tutta, deve essere grata per la sua incisiva e intelligente attività.

Come Pozzalesi, siamo ben lieti che egli apra gli interventi, certi che anche per il futuro avremo il Suo utile sostegno affinché il porto di Pozzallo si affermi come una realtà nazionale viva e operativa.

DIEGO GANDOLFO

*(Presidente del Consorzio per l'Area di Sviluppo Industriale
della provincia di Trapani)*

Signore, Signori, On. Assessore, desidero, innanzitutto, porgere il saluto del Consorzio A.S.I. di Trapani e, poi, ringraziare per essere stato invitato a partecipare a questo convegno, promosso dal'A.S.I. di Ragusa, perché la sua tematica, collegata alla nascita di un nuovo grande porto - fenomeno questo non certo frequente in Sicilia - esercita su di me una particolare attrazione per l'arricchimento culturale che ne deriva. Trattasi di un'opera imponente, la cui realizzazione rimane necessariamente legata a tempi medio-lunghi, ma di cui si affrontano fin da ora le problematiche gestionali.

Tale struttura rappresenta una nuova porta sul mare, intesa come grande via di comunicazione fra i popoli, e un nuovo polmone per un più ampio respiro dell'economia siciliana e della provincia di Ragusa in particolare, un evento che suscita in me un'emozione segreta perché, vagando tra illusioni e delusioni, è da circa 20 anni, e cioè dal terremoto del Belice, che vanamente ci si batte per organizzare nella Sicilia occidentale un sub-sistema portuale integrato da Porto Empedocle a Termini Imerese, i cui scali intermedi allo stato risultano per lo più fatiscenti e inglobati nella città com'è il caso del porto di Palermo, chiuso da un arco orografico che lo circonda, e nel cui *hinterland* le aree migliori sono state destinate a ricevere le città balneari, il che limita l'ampiezza del suo sviluppo e determina la sua ridotta capacità ad assolvere al ruolo di una grande area metropolitana.

I grandi assetti viari e i vasti spazi dell'area trapanese meglio potrebbero contribuire al sorgere del predetto sub-sistema portuale integrato, faccio cioè riferimento a Capo Granitola, nei pressi di Mazara, per i requisiti qualitativi e quantitativi offerti dal sito, evidenziati da una indagine conoscitiva nella nostra provincia: esso, infatti, ha caratteristiche uniche fra tutte le coste del Mediterraneo, per la presenza di un

isobata di -30 accostata ad un interasse di 1100 metri, con alle spalle la seconda pianura siciliana per estensione, dai terreni agricoli di alta portanza (peraltro scarsamente utilizzati), attraversata dal metanodotto proveniente dal nord-Africa e con possibilità di reperire acque industriali per la presenza del Belice che, nei periodi di piena, trasporta 870 litri di acqua al secondo. La realizzazione di un sub-sistema di tal fatta oltre a costituire la pregiudiziale di un nuovo tipo di sviluppo economico della Valle del Belice distrutta dal terremoto, veniva invocata dal Brasile per l'esigenza di quella nazione di fare riferimento ad un grande scalo portuale per lo scarico delle proprie merci nel Mediterraneo.

Tutto ciò è svanito per avere la crisi energetica vanificato tale prospettiva, legata fra l'altro a 24000 posti di lavoro, e il Presidente Pescatore ricorderà le battaglie condotte durante il Ministero Donat-Cattin, quando questo progetto venne considerato di grande rilievo. Esso ha contribuito, però, a sviluppare, da parte nostra, l'esigenza di approfondire queste tematiche, per verificare se la provincia di Trapani, da ultima qual è, avesse la potenzialità per diventare la prima in Italia e per prendere coscienza della natura politica dei problemi: i piani dei trasporti nazionali hanno sempre privilegiato, in passato, i valichi alpini e solo quello elaborato per ultimo prevede un corridoio plurimodale che da Ventimiglia finisca a Trapani. Occorre, allora, programmare gli interventi da parte degli enti a ciò deputati, in primo luogo il Consorzio per l'Area di Sviluppo Industriale, che ha poteri di pianificazione a livello di piani territoriali di coordinamento, di cui all'art. 5 della legge urbanistica.

Il porto di Trapani rientra tra i 36 porti di interesse nazionale, ma il suo traffico, tranne all'epoca della posa del metanodotto, ha una capacità molto bassa perché pur presentando immensi spazi a meridione, questi non sono stati finora utilizzati per la realizzazione delle necessarie infrastrutture. Grazie, però, alla Regione Siciliana è stato finanziato un progetto, successivamente ad un primo stralcio finanziato dalla Cassa per il Mezzogiorno, per la creazione di 520 metri di banchine al servizio dell'agglomerato industriale, agglomerato in posizione periportuale, quindi, con un possibile abbattimento dei costi di trasporto intermedio dovuto all'integrazione "nave-porto-industria".

Il Consorzio è, quindi, un ente di programmazione, seppur settoriale, che deve tenere conto perciò dell'evolversi degli altri settori e riuscire ad avere una capacità di sintesi e di guida nell'ambito di una pianificazione del territorio.

La nostra realtà è simile a quella ragusana per l'individuazione fatta al largo della costa di grossi giacimenti petroliferi, sfruttati dai pozzi

“Nilde” e “Narciso”, impiantati disgraziatamente, però, tra Trapani e le isole Egadi, sito in cui si combattè la “battaglia delle Egadi”, il 10 marzo del 241 a.c., così come mirabilmente Polibio, cronista di guerra Plinio d’Agrigento, l’ha illustrata (tant’è che salendo sulla vetta del monte S. Caterina sarebbe possibile immaginare la battaglia e individuare numero e collocazione esatta delle navi, sepolte oggi da uno strato di sabbia in quello che è un vero e proprio cimitero archeologico). La creazione di questi impianti ha comportato una reazione da parte dell’opinione pubblica in difesa del patrimonio storico-ambientale: si dovrà, allora, fare una scelta tra la salvaguardia di tale ricchezza e lo sfruttamento delle risorse energetiche presenti in così cospicua misura. Come Consorzio per l’Area di Sviluppo Industriale riteniamo che sia opportuna una condotta di tutela e rispetto ambientale, sacrificando, se necessario, anche una prospettiva di sviluppo economico; ma tali sacrifici dovrebbero essere compensati da una volontà politica che riconosca nella nostra provincia quei requisiti e potenzialità che esistono e che possono permetterle di uscire dalla spirale del sottosviluppo.

Mi permetto, quindi, in questa sede, di portare sì la testimonianza e l’augurio dell’A.S.I. di Trapani, ma di ricordare, anche, l’importanza di un Consorzio per l’Area di Sviluppo Industriale nell’ambito di una provincia, al fine di verificare le pregiudiziali necessarie (quali la piattaforma petrolifera Vega per il territorio ragusano) per le prospettive di sviluppo del suo territorio.

In un recente convegno sugli interporti a Padova ho presentato, a tale proposito, un progetto d’intervento per la creazione di un porto ferroviario a Trapani, che consenta il collegamento delle ferrovie africane con quelle europee, risparmiando all’Europa il grande giro dei Balcani. Ciò in seguito, anche, a incontri informali avuti in passato con rappresentanti del governo algerino, che insistentemente hanno richiesto l’offerta d’interventi da parte nostra in cambio del metano che esso ci fornisce.

Quasi tutti i porti siciliani, dicevo, sono vetusti, inglobati nelle città, con attrezzature obsolete: un sistema portuale integrato deve selezionare, quindi, quali porti specializzare e riteniamo che quello di Trapani possa costituire il suo primo gradino, per avere questo una posizione di vantaggio, costituita dal suo lato meridionale non inglobato nella città, con centinaia e centinaia di ettari disponibili per la sua specializzazione. Naturalmente, vanno previsti al suo interno, poi, il porto peschereccio, quello turistico, quello commerciale e industriale.

Desidero chiudere con spirito augurale, lodando (perché la lode

mette in moto gli impulsi sociali, mentre il biasimo, specie se ingiustificato, li deprime) l'iniziativa dell'A.S.I. di Ragusa e tutti i protagonisti del porto di Pozzallo, perché creare un nuovo porto, ripeto, è un fatto non ricorrente nella nostra regione.

VINCENZO GALFO

(c.s.)

Dando il benvenuto all'Assessore regionale all'Industria, l'onorevole Luigi Granata, che parteciperà domani alla tavola rotonda, devo ricordare che il Consorzio A.S.I. di Ragusa ha siglato, qualche giorno fa, una convenzione di collaborazione con l'Italimpianti per la predisposizione di opportune e moderne attrezzature per il porto di Pozzallo e per far sì che lo stesso diventi "competitivo" con altri porti, anche se il termine potrà stupire gli studiosi presenti tradendo quel concetto di integrazione che qui si è più volte auspicato.

Ritengo, in proposito, che la integrazione tra più porti si possa realizzare solo quando si abbia a che fare con strutture validamente attrezzate, altrimenti questa potrebbe venir meno nei confronti di quello, tra gli stessi, che risulti in tal senso più deficitario. Pertanto, speriamo moltissimo nell'opera che l'Italimpianti vorrà svolgere per il porto di Pozzallo, in particolare, e per l'industrializzazione, o reindustrializzazione che sia, della provincia di Ragusa.

A conclusione della giornata odierna di lavori, ci porgerà ora il suo saluto il presidente dell'A.S.I. di Trapani, Diego Gandolfo.

GIUSEPPE BIANCHI

(Consulente dell'Italimpianti)

Gentilissimi Signore e Signori, gentilissime Autorità. Devo, innanzitutto, ringraziare a nome dell'Italimpianti la Presidenza dell'A.S.I. che ci ha dato la possibilità di poter studiare il completamento della struttura portuale di Pozzallo; abbiamo già operato su parecchi porti italiani (Genova, Ancona, Trieste, Palermo) e ci auguriamo di essere in grado di fornire un supporto tecnologico di avanguardia nell'infrastrutturazione mercantile di questo porto.

Inutile che mi dilunghi ad illustrare cos'è l'Italimpianti, azienda controllata dall'I.R.I. al 100%; qui interessa sapere solamente che in questa fase essa ha come finalità anche una reindustrializzazione, per quanto possibile, del Ragusano.

Sulle potenzialità dell'economia ragusana, va sottolineato che in una economia "aperta" la sua capacità produttiva deve essere adeguatamente sostenuta da un sistema di servizi fondamentali e accessori, quali il *marketing*, la commercializzazione e i trasporti. Le attività economiche e produttive, su cui si incentra l'economia della provincia di Ragusa, hanno presentato fino ad oggi alcune difficoltà di sviluppo delle quali alcune senz'altro ascrivibili a problemi relativi alla collocazione dei prodotti sui mercati e, in più, alla penetrazione stessa di mercati nuovi di fronte ad un clima di accesa concorrenzialità. In difetto di una adeguata azione di sostegno logistico-commerciale, infatti, non viene sufficientemente valorizzata la qualità intrinseca dei prodotti che, anzi, sono penalizzati rispetto alla concorrenza riguardo a fattori quali: disponibilità quantitativa sul mercato; tempestività delle offerte rispetto alla richiesta; condizioni fisiche dei prodotti, se deperibili. È del tutto ovvio, poi, che una presenza "polverizzata" sui mercati non può che acuire questi problemi, laddove, invece, un'organizzazione commerciale, capace di coordinare differenti iniziative, potrebbe sortire economie di scala decisive per

fronteggiare con successo la concorrenza. In questo contesto, il porto, le aree portuali e retroportuali, potrebbero costituire l'ambito fisico su cui poter sviluppare una serie completa di servizi atti a favorire l'esportazione.

Non è, ovviamente, ad un insieme di infrastrutture quello cui si vuol fare riferimento, ma ad una aggregazione di servizi, ad un organismo in grado di sviluppare energie significative tra i settori: *marketing*, produzione, commercializzazione, collegamento ai mercati mediante un sistema di trasporti efficiente ed economico.

Per quanto concerne il settore agricolo, si vuole evidenziare che le iniziative localizzabili con vantaggi certi nelle aree retroportuali devono essere individuate tenendo conto di fattori di localizzazione quali: presenza di colture; buon livello produttivo sia qualitativo che quantitativo; esistenza di un mercato di consumo non locale con forti possibilità di assorbimento e relativa concentrazione, come il nord-Italia e l'Europa Comunitaria. Le produzioni che meglio possono rispondere a questi requisiti andrebbero individuate, ad un primo vaglio, in alcuni comparti del settore agricolo che nella provincia di Ragusa hanno oggi un peso rilevante (circa il 25% del valore aggiuntivo di beni e servizi destinati alla vendita). Il grande ruolo economico che il settore agricolo svolge per la provincia, con produzioni rivolte ai mercati di consumo del nord-Italia e dell'Europa Comunitaria, come già accennato, non è oggi adeguatamente supportato nella fase commerciale, sia a monte che a valle dell'attività produttiva; allo stesso modo non sono presenti in modo sufficiente alcuni servizi interni alle imprese, spesso di piccole dimensioni. Si vuol fare riferimento, ad esempio, al *marketing*, agli studi sulle produzioni più idonee e, quindi, alle strategie di mercato e produttive: tutte queste attività, stante la scala ridotta del volume commerciale delle singole imprese, sono oggi svolte in modo spesso artigianale ed informale; sovente l'attività commerciale non è sotto il totale controllo dell'azienda di produzione, che vende i suoi prodotti ad intermediari, anch'essi di piccole dimensioni, i quali s'incaricano di servire i mercati finali, spesso con contratti di breve termine.

Detto questo, esaminiamo, citandole brevemente, le produzioni consolidate e di potenziale sviluppo nell'ambito del settore agricolo: grande importanza hanno, naturalmente, le produzioni ortofrutticole tradizionali già consolidate; oltre a queste, significativi spazi sembrano avere il settore della floricoltura e della frutta esotica e precoce, che si confrontano con un mercato assai esigente e concorrenziale. In particolare, il mercato della floricoltura, la cui produzione è maggiore nel comune

di Scicli, presenta potenzialità sviluppate specialmente all'estero, ma soffre di carenze commerciali che ancora, più che in altri settori, ne ostacolano seriamente lo sviluppo. Questo settore economico, oltre ad un adeguato supporto commerciale, avrebbe bisogno di strutture specifiche (magazzini di lavorazione, centri commerciali) e, naturalmente, di una organizzazione particolarmente curata ed efficiente di trasporti, a causa della deperibilità del prodotto e della assoluta necessità di un tempestivo inoltro di questo sui mercati finali. Dal canto suo, il comparto della frutta ha registrato recentemente una tendenza all'espansione e, anche, alla diversificazione produttiva: ad esempio, nel campo della frutticoltura tropicale e di quella classica in serra per la produzione precoce; questa tendenza di per sé è prova di una vitalità degli imprenditori locali e indice di notevoli potenzialità per il settore, date le condizioni climatiche particolarmente favorevoli della zona. Anche qui, tuttavia, un vero decollo economico in un mercato europeo così concorrenziale (basti pensare solo alle produzioni di Spagna ed Israele), richiederebbe la disponibilità di adeguate strutture commerciali e logistiche.

Per il settore agricolo in generale, è chiaro come l'area retroportuale di Pozzallo potrebbe offrirsi come centro idoneo per la raccolta, la preparazione, e la commercializzazione della produzione floro-frutticola. Il porto di Pozzallo sarebbe in grado di diventare lo scalo di partenza di linee marittime per il trasporto di prodotti freschi e conservati; è evidente la necessità di coordinare, quindi, sul piano produttivo e commerciale, tutte le attività oggi svolte dalle singole imprese per garantire flussi di traffico a base costante, tali da attivare un trasporto di linea da Pozzallo verso i porti nord-mediterranei, per il successivo inoltro verso i mercati del settentrione d'Italia e dell'Europa Comunitaria.

Riguardo al settore industriale, il suo comparto produttivo e della vendita dei prodotti non ha avuto storicamente un peso determinante nell'economia della provincia di Ragusa; in tempi recenti, al contrario, si è prepotentemente affacciato il settore dell'estrazione petrolifera, collegato ai programmi di coltivazione dei pozzi Vega, insieme con il settore cementiero. Questi sono suscettibili di richiedere al porto di Pozzallo un ruolo specifico, rispettivamente come base di appoggio delle attività *off-shore* e come polo di carico dei lavorati. In verità, il comparto cementiero può già ritenersi consolidato nell'area, data la buona disponibilità di materie prime e il mercato acquisito, sia nazionale che internazionale: si fa riferimento qui ai prodotti e manufatti per l'edilizia, ai gessi (con produzione, particolarmente, nel comune di Ragusa), ai prefabbricati, anche di nuova tecnologia, orientati in parte verso il mercato estero.

Altri settori, di potenziale interesse per l'economia regionale, sembra debbano individuarsi nell'ambito della produzione manifatturiera, in particolare, di prodotti finiti. L'interesse di questo comparto deriva, pure, dalle capacità di generare lo sviluppo di piccole attività industriali collegate. Qui si rileva la lavorazione di prodotti agricoli non destinati al mercato del fresco: ad esempio, la produzione di succhi di frutta e la surgelazione di prodotti orticoli.

Il problema dei trasporti, con riferimento particolare al trasferimento della merce ai mercati di consumo, costituisce un aspetto di estrema importanza, sia per i riflessi sui costi finali del prodotto che per la tempestività della sua consegna sul mercato, anche al fine di assicurare il mantenimento di una elevata qualità dello stesso. Data la notevole distanza dei centri di produzione dai mercati del nord-Italia e dell'Europa continentale, i costi di trasporto incidono in misura rilevante per i prodotti ortofrutticoli, tanto più tenendo conto del loro valore monetario certo non elevato. Attualmente, i prodotti agricoli vengono trasportati con autocarri dalla campagna ai centri di raccolta, selezione e preparazione per il mercato del prodotto fresco; dai centri di lavorazione i prodotti vengono inviati ai mercati di destino per mezzo di autotreno o treno, per quanto riguarda il nostro Paese e, prevalentemente di treno, per quanto riguarda l'estero.

Nei percorsi nazionali, il prodotto su strada è preferito nonostante il costo superiore a ragione, principalmente, della garanzia di tempi di consegna nettamente inferiori (ad esempio, uno o due giorni contro i tre giorni di ferrovia per raggiungere Milano) e in ogni caso di un grado minore di incertezza. Nel caso di percorsi lunghi, in genere per le tratte oltre confine, la differenza del costo di trasporto tra la ferrovia e l'autoarticolato diventa consistente e fa sì che si opti spesso per il trasporto su rotaia pur con i termini di consegna meno favorevoli che esso implica. Per il mercato internazionale europeo vengono caricati vagoni ferroviari, se necessario frigoriferi o condizionati termicamente, da 10-15 tonnellate; i tempi medi di consegna della merce (ad es. con destinazione Parigi) sono, in previsione, di circa cinque giorni e mezzo, ma quelli reali più elevati e, comunque, difficilmente prevedibili. Nel trasporto stradale si impiegano generalmente mezzi autoarticolati di grandi capacità, 20 tonnellate, con tempi di consegna mediamente più certi e più brevi, orientativamente con risparmi di circa 24 ore rispetto a quello ferroviario. In entrambi i casi va sottolineato l'elevato onere del trasporto a carico degli esportatori e, quindi, la necessità di studiare il modo di ridurlo con l'impiego di tecniche adeguate; si evidenzia, in proposito,

il potenziale interesse costituito dall'impiego delle tecniche di trasporto intermodale: tali tecniche che si prestano al trasporto sia su strada, che su ferrovia o su nave, offrono potenzialmente una serie di vantaggi notevoli, quali un trasporto più veloce (quindi una maggiore tempestività della presenza sui mercati), un trasporto più sicuro e affidabile (aspetto importante specialmente per i prodotti agricoli deperibili), un trasporto più economico, data la possibilità di concentrare le spedizioni e di standardizzare tutte le operazioni logistiche.

Nell'ottica della produzione agricola della Sicilia meridionale rivolta, principalmente, a mercati distanti molte centinaia di chilometri, appare soprattutto promettente un sistema intermodale che si basi sul trasporto marittimo da un porto della Sicilia ad un porto della costa nord-mediterranea: ciò è dovuto alle forti economie potenziali che si possono realizzare col trasporto marittimo, nonché all'elevata affidabilità del servizio. Naturalmente, un'ipotesi concreta in questo senso dovrà essere attentamente studiata tenendo conto di elementi come i quantitativi globali spediti, la regolarità della produzione trasportata a fronte della stagionalità dei raccolti, il controllo dei tempi e dei costi portuali da ottenere attraverso la organizzazione di tipo verticale della gestione.

In conclusione, il porto di Pozzallo, potrà rivestire una posizione strategica nell'area del Mediterraneo; è, quindi, nostra opinione che esso abbia tutti i requisiti per poter svilupparsi e avere un futuro solido.

In particolare, l'ipotesi di una Base Operativa in appoggio alle attività di ricerca e perforazione, nonché di gestione di pozzi petroliferi, appare come l'iniziativa oggi prioritaria da avviare nel porto di Pozzallo in tempi ravvicinati.

VINCENZO GALFO

(c.s.)

Prevedo, domani, una tavola rotonda estremamente interessante: siamo nel vivo del convegno, vi è un vivace confronto di idee e ciò è quanto di più interessante potesse succedere. Ritengo che in futuro, per non disperdere quanto finora detto, si possa pensare all'organizzazione di un seminario per cogliere suggerimenti precisi su cosa fare, a brevissima scadenza, per il porto di Pozzallo.

Dò la parola, quindi, all'ing. Giuseppe Bianchi, dell'Italimpianti.

ENZIO VOLLI

(c.s.)

Avendo tracciato nella relazione di stamane uno schema “storico”, non ho voluto e potuto meglio approfondire gli aspetti problematici qui posti, perché essi riguardano il futuro.

Secondo la mia opinione il sistema portuale è qualcosa che oggi non è ancora esattamente immaginabile, perché a monte di quelli che ho definito “enti programmatori” vi è la programmazione nazionale e regionale; quindi, gli “enti” dovrebbero occuparsi in concreto di quanto attinente la progettazione, la costruzione, il miglioramento e la manutenzione del porto *già* programmato in un altro ambito, più politico che tecnico: sarebbe un “ente”, allora, di programmazione esecutiva, concreta, che decida, ad esempio, quale tipo di banchina realizzare, quale molo o diga foranea, come finanziare la spesa, ecc.. Questa è la mia idea di tale “ente”, che da questo punto di vista definirei “territoriale” più che “programmatorio”. È evidente allora che il sistema portuale debba essere inserito nel quadro programmatorio più generale, per far sì che tali “enti territoriali” si occupino delle funzioni che, ad esempio, si sono qui discusse con riferimento alla realizzazione del porto di Pozzallo.

In sede di programmazione si dovrebbe solo progettare di massima la struttura portuale, delimitandone il settore d'intervento, la portata, la capacità, demandando agli “enti territoriali” il resto. Se ci riferiamo solamente alle esperienze di grandi porti e di grossi enti di gestione (che comportano la subordinazione dei porti minori alle proprie esigenze), forse non riusciremo ad immaginare situazioni diverse, strutturati su strutture portuali che, invece, agirebbero in condizioni di parità.

Riguardo l’ “ente di gestione”, ritengo che questo debba occuparsi della gestione *concreta* delle strutture, cui debbano fare riferimento tutte le attività portuali: servizi che molte volte sono dispersi e per i quali sarebbe, quindi, preferibile l'abbandono del sistema delle concessioni

in favore della gestione diretta o di quello delle autorizzazioni. Mi sembra difficile, allora, che questo ente, che dovrebbe essere teso all'ottimizzazione dell'attività aziendale di quel determinato porto, possa occuparsi anche di altri porti; forse lo potrebbe fare un ente che si occupi della costruzione e manutenzione di più porti vicini, coordinandone i funzionamenti, ma difficilmente potrebbe curarne anche la gestione attiva e concreta: si potrebbe, allora, pensare un'impresa molto grande che operi su parecchie unità produttive, ma con direzioni distinte per ognuna di esse, cui potrebbero far capo determinati servizi (come quello di rimorchio), che ben potrebbero essere comuni a più porti vicini, in modo da poter operare al meglio.

In questo sistema si tratta di vedere quale dovrebbe essere questo "ente gestore" e come dovrebbe funzionare. Importa poco se sotto la forma di società per azioni o di un'altra figura giuridica privata o pubblica; ma non credo che si possa pensare ad una concessione delle funzioni da parte di questo ad un ulteriore ente di secondo o terzo grado: esso può benissimo operare direttamente per evitare che si creino più livelli funzionali nella gestione operativa.

A proposito delle compagnie portuali, va sottolineato che il tema del lavoro portuale è l'unico in cui la Commissione di revisione del Codice, come mi diceva il presidente Pescatore, non è riuscita a proporre nulla che non sia nient'altro che la riproduzione dell'esistente. È un tema molto difficile politicamente e giuridicamente, ma se si pensa a questo nuovo tipo di ente gestorio, ad esso si può pensare di concedere una sorta di autonomia funzionale, per poter agire, cioè, nella gestione dei terminali, degli imbarchi e degli sbarchi, direttamente con propri dipendenti, e non attraverso qualsiasi altra organizzazione, con i vantaggi di un lavoro stabile e sicuro per i lavoratori e, quindi, eliminando gli aspetti peggiori di gestioni separate (l'avviamento, le seconde e le terze liste, ecc.). Se a questo ente si facessero partecipare, poi, anche le rappresentanze delle forze del lavoro, si avrebbero ulteriori vantaggi, oppure (se questa soluzione non è politicamente percorribile), dove le compagnie portuali abbiano determinate caratteristiche, si potrebbe far sì che le stesse si trasformino in imprese: l'ente gestorio dovrebbe essere costituito dalla compagnia portuale con tutte le implicazioni del caso. Non vi sono alternative a tali soluzioni, perché avere dopo l'ente di terzo grado una ulteriore struttura, la compagnia portuale, cui richiedere l'avviamento al lavoro ed espletante quell'operato ibrido da più parti denunciato, costituirebbe sostanzialmente un rischio che condurrebbe, mano a mano, alla deresponsabilizzazione e, cosa ancor più grave, all'inefficienza.

A seconda, poi, della soluzione scelta, l'attività residua, ma "autoritativa", soprattutto con riferimento alla gestione degli uffici del lavoro portuale - che costituiscono l'architettura del Codice in questo tema - spetterebbe a strutture meno burocratizzate.

Cito, infine, come possibile configurazione dei sistemi portuali, il caso di Napoli, dove sostanzialmente un unico ente opera su sei, sette diverse unità portuali.

In sostanza è necessario un ente territoriale che riesca a mandare avanti le costruzioni e le manutenzioni, ed enti di gestione singola, in cui inserire la forza lavoro, nel modo migliore. Questa, a completamento della mia relazione e in risposta alle osservazioni avanzate, è la mia opinione, che nella sua formulazione, soprattutto, richiederà però un attento esame e un'analitica lettura delle varie situazioni attualmente esistenti.

GUIDO CAMARDA

(Associato di Diritto della Navigazione nell'Università degli Studi di Palermo)

Desidero intervenire, cogliendo solo alcuni spunti provenienti dalla relazione del prof. Volli, da quella del dott. Sorrentino e dai numerosi interventi finora registrati, per circoscrivere alcuni argomenti di riflessione.

Si è accennato ai sistemi portuali, da parte del dott. Cavaliere, e ritengo sia inutile continuare ad esorcizzare il problema. Sia nell'ambito della realtà regionale (anche siciliana), che nazionale, bisogna verificare, da un lato, se sussiste la volontà politica di voler realizzare i sistemi portuali, dall'altro, cercare di capire in che modo.

Ho avuto occasione recentemente di visionare uno schema di disegno di legge elaborato dal Ministero della Marina Mercantile, indubbiamente molto più riduttivo della legge emanata circa due anni fa che prevedeva e prevede i sistemi portuali, richiamati peraltro dal P.G.T. come è stato qui detto in precedenza. Allora, eviterei un intervento di teoria generale per fornire, al contrario, indicazioni direttamente applicabili alla tematica del porto di Pozzallo.

Ritengo, quindi, che nell'auspicare la creazione di un'autorità separata che programmi la gestione portuale, essa debba essere individuata nella stessa autorità che sarà preposta alla gestione dell'intero sistema portuale.

Rifacendomi a quanto ha illustrato il prof. Volli, avrei, peraltro, delle perplessità sulla opportunità di creare in ogni porto un'autorità che programmi e un'altra di gestione attiva; l'autorità che per definizione programma mi pare debba avere, infatti, una competenza territoriale, un "rattachement" con gli enti pubblici territoriali. Se i sistemi portuali si sviluppano su base regionale, individuerei l'autorità competente per la programmazione in quella che gestirà l'intero sistema portuale, prendendo atto dell'esistenza di realtà periferiche, come il c.d.

“sub-sistema Sicilia orientale”. Per quanto riguarda, poi, l’ente di gestione operativo (che potrà avere la forma giuridica di società per azioni, come, per esempio, si sta realizzando nei grandi porti dove è già costituito un ente portuale), mi chiedo se si debba procedere alla costituzione di separate e autonome società di gestione per ciascun porto, quando si tratti di approdi finitimi di piccole o medie dimensioni, quale è ora il porto di Pozzallo, pur augurando a tale porto il massimo della prosperità e sviluppo.

A questo proposito, si potrebbe trarre qualche insegnamento dal settore aeroportuale, quando si dibattè dei sistemi francese o inglese e della opportunità di introdurne i caratteri in Italia. In sostanza, posta come migliore la dimensione regionale dell’ente programmatore, si potrebbe pensare alla costituzione di strutture comuni a più porti, fornite di apparecchiature estremamente specializzate e di personale qualificato con un minimo di mobilità all’interno. Tali strutture, comprendenti un ambito territoriale più vasto dei singoli porti, perché insistenti su più porti finitimi, potrebbero essere utilizzate con continuità e con evidenti vantaggi economici.

Sulle funzioni delle capitanerie di porto e degli uffici periferici di dimensioni più modeste, come quelli circondariali, si è tutti d’accordo che queste strutture abbisognino urgentemente di una riforma: le capitanerie di porto hanno attualmente una dipendenza funzionale da almeno cinque ministeri. Peraltro (con riferimento alla realtà siciliana), alcuni uffici delle stesse capitanerie potrebbero essere trasferiti alla Regione, visto che anche le norme di attuazione dello Statuto lo prevedono.

Quali competenze dovrebbero rimanere alla nuova, riformata autorità periferica statale del Ministero della Marina Mercantile? A mio avviso quelle che si riferiscono ai “poteri di polizia” (nel senso lato dell’espressione, naturalmente, non certo di sola polizia giudiziaria), cioè i poteri di mantenimento dell’ordine e di garanzia della sicurezza. Di massima, affiderei ai costituendi organi regionali anche i “poteri concessori” connessi con le attività portuali. La Regione, com’è noto, ha in Sicilia dei porti dalla 2^a classe in giù. Tali poteri potrebbero essere esercitati direttamente mediante autorità periferiche proprie - come ho già detto - oppure, potrebbero essere trasferiti allo stesso ente di gestione portuale, mediante “sub-concessioni”.

Non vorrei aggiungere altro, perché ritengo che gli interventi debbano rimanere tali e non essere delle relazioni aggiuntive.

VINCENZO GALFO

(c.s.)

Ringraziamo il dott. Cavalieri per la sua relazione, di una sintesi eccezionale, che ha toccato tutte le tematiche legate al porto di Pozzallo, ripetendo in un certo senso ciò che in due giorni si è dibattuto in questo convegno e contemporaneamente sottolineando gli aspetti più problematici.

Desidero solo mettere in evidenza, a questo punto, come in questo convegno si siano succedute proposte e critiche.

Volendo resocontare i contributi della giornata, devo dire che abbiamo ascoltato con molta attenzione la relazione del professor Volli sulla disciplina giuridica dei porti, in particolar modo sulla gestione degli approdi a mare; dovremmo notare con preoccupazione, però, il riferimento alle “compagnie marittime”, per i loro effetti assolutamente negativi sull’economia nazionale: andrebbe invocata una legislazione più puntuale in ordine a quest’aspetto, quindi, e sarei curioso di conoscere in merito il parere del professor Volli.

Il dottor Sorrentino ci ha fornito un’immagine realistica di ciò che dovrebbe essere un porto turistico, grazie alla sua illuminata esperienza di amministratore delegato del Marina “*Hannibal*”: Pozzallo non deve essere però un porto turistico isolato nel panorama siciliano, andrebbe affiancato, infatti, a quello che si sta progettando a Siracusa, ma anche ad un approdo turistico secondario a Scoglitti, per creare un sistema integrato che abbracci tutta la costa sud-orientale dell’Isola, nel quale il porto di Pozzallo avrebbe ancor di più un suo ruolo specifico.

L’onorevole Amodeo, dal canto suo, è entrato nel merito con acume, assicurando il suo impegno per ciò che ancora bisogna fare.

Sono convinto, infine, che quanti ieri e oggi si sono succeduti verranno ulteriormente invitati in un successivo incontro per trarre le conclusioni definitive sulla gestione e le destinazioni del porto di Pozzallo.

Con questa certezza, dò la parola al professor Camarda, Associato di diritto della navigazione dell'Università degli Studi di Palermo e, per una breve replica, al professor Volli.

GIOVANNI CAVALIERI

(Presidente della Commissione Permanente Marittima di Ravenna)

Vi ringrazio per l'invito fattomi e intendo complimentarmi per l'organizzazione di questo convegno, che vede riunite le massime personalità in campo marittimo-portuale, e per la conseguente elevata qualità delle relazioni e degli interventi.

Anche io, attingendo alla mia esperienza in campo marittimo-portuale, in qualità prima di segretario generale del Comitato nazionale dell'utenza portuale, ed ora di dirigente della Setramar che gestisce nel porto di Ravenna un terminal-operator per un movimento merci annuo di due milioni di tonnellate, vorrei portare un contributo, spero utile, al dibattito.

La prima cosa che, credo, si debba fare quando ci si trova di fronte ad una nuova realtà portuale è quella di evitare che si crei la ennesima anomalia in questo nostro bel Paese, dove esistono già tanti porti e tante anomalie. Credo, quindi, utile indirizzare il mio intervento in tale direzione e dare qualche altra indicazione di massima, oltre a quelle offerte da chi mi ha preceduto, riflettendo su alcuni aspetti generali che possono riguardare questo porto.

Le destinazioni produttive e l'assetto gestionale del porto di Pozzallo vanno necessariamente inquadrare nell'ambito del Piano Generale Trasporti, sia per la valenza giuridica dello stesso, essendo stato recepito quale legge dello Stato, sia, soprattutto, per quella economica, dipartendosi da questo i canali di finanziamento per il settore.

Lo strumento essenziale che il Piano individua nel comparto portuale è il Sistema Portuale, "inteso non come mero aggregato amministrativo di settore, ma come complesso economico territoriale volto a realizzare un modello organico integrato di offerta di trasporto", cioè un'offerta globale di trasporto, complessa, articolata e integrata al suo interno e con gli altri sistemi.

Il Sistema Portuale presenta, quindi, caratteristiche sia territoriali, rappresentate dalla congruità fisica fra i suoi porti, che funzionali, consistenti nella complementarietà fra gli stessi basata sulla specializzazione, la diversificazione dei compiti e delle funzioni e la divisione del lavoro, che, infine, programmatiche, costituite dalla progettazione del piano funzionale di sistema da applicare negli ambiti fisici delle aree retro e interportuali.

Dalle indicazioni del P.G.T. e dal successivo documento elaborato dalla Segreteria Tecnica dello stesso emergono chiaramente, quindi, le caratteristiche utili per la individuazione di un Sistema Portuale la cui logica impone interconnessione fra i porti basata su: specializzazione, complementarietà, divisione del lavoro e diversificazione dei compiti e delle funzioni.

Se queste caratteristiche sono presenti, la forza attrattiva sui mercati risulterà superiore a quella delle forze prodotte dai singoli porti agenti in separazione o addirittura in conflitto fra loro.

In caso contrario, invece, la concorrenzialità verso l'esterno sarà tanto più debole quanto più l'energia competitiva verrà assorbita dalla conflittualità interna del sistema.

In tale quadro, risulta corretta, funzionale e coerente la proposta, avanzata dal prof. Vallega, di un sub-sistema riguardante la Sicilia sud-orientale, comprendente i porti fra Catania e Gela.

In esso si è registrato nel 1985 un traffico di merci pari a 44.595.000 tonnellate su un totale di merci imbarcate e sbarcate, in cabotaggio e in traffico internazionale nei porti siciliani, di 60.848.000 tonnellate. La percentuale relativa è, quindi, del 73,3%, che scende, escludendo i prodotti petroliferi, al 47,5% del totale, pari a 4.587.000 su un movimento complessivo di 9.653.000 tonnellate. Una percentuale, quindi, che giustifica ampiamente la creazione di un sub-sistema.

In questo sub-sistema andrebbe inserito chiaramente il porto di Pozzallo, attraverso l'individuazione, però, di sue vocazioni specifiche rispondenti peraltro all'immediata soddisfazione delle esigenze del proprio *hinterland*, che è un *hinterland* agricolo ed industriale di un certo tipo.

È questa la strada già a suo tempo seguita dal porto di Ravenna, che è diventato un porto commerciale nonostante fosse stato progettato come porto industriale. A dimostrazione di quanto asserito, basti guardare al porto di Augusta che, al contrario, è rimasto un porto industriale, nonostante avesse tutte le potenzialità per diventare un porto commerciale, e che solo oggi si sta sviluppando in quest'ultima direzione perché è maturata una corrispondente domanda da parte del suo territorio.

Un porto nasce, in sostanza, solo se vi è un *hinterland* che lo richiede, una domanda di un determinato tipo di trasporto. Il porto di Pozzallo dovrebbe, quindi, innanzitutto soddisfare tale richiesta.

L'altro settore nel quale ritengo il porto di Pozzallo dovrebbe contestualmente orientarsi è quello dell'*off-shore*. Attività di grande interesse sia in termini diretti che indotti e che si concilia col porto commerciale per le sue particolari logiche e caratteristiche, per la necessità di spazi e servizi specifici che hanno, peraltro, una forza attrattiva molto spesso superiore a quella di un normale porto commerciale. Una scelta del genere potrebbe, addirittura, risultare economicamente alternativa e con maggior valore aggiunto rispetto ad una commercializzazione di merci povere.

Terzo ambito di intervento dovrebbe essere quello della nautica, considerata l'assenza in tutto l'arco costiero di un approdo moderno con tutti i servizi connessi. Anche questo tipo di attività, se organizzata in termini e con logiche industriali e quindi con adeguati livelli di investimenti e strutture, può determinare un indotto formidabile, diretto ed indiretto, particolarmente per quanto attiene l'assorbimento della manodopera.

Infine, il settore della pesca, inteso non come mero attracco per i pescherecci, ma come attività integrata, dal pescato alla conservazione e distribuzione del prodotto; attività di tutto rilievo che nulla ha in meno rispetto a quella commerciale.

Per fare tutto ciò, occorre predisporre strumenti di carattere strutturale e funzionale. Riguardo ai primi, necessita costruire le infrastrutture viarie, ferroviarie ed aeree, idonee a creare una corretta e funzionale intermodalità del sistema dei trasporti. Ancora: costituire consorzi che garantiscano l'offerta mediante l'emanazione di leggi regionali di intervento per il loro finanziamento ed il finanziamento per l'acquisto o la manutenzione del naviglio. Riguardo agli strumenti di carattere funzionale, occorre creare le strutture idonee sia in termini territoriali ed amministrativi che in termini gestionali ed organizzativi. Anche a tale proposito sovviene il P.G.T. che individua due livelli istituzionali all'interno del sistema, territoriale e gestionale appunto, sui quali rinvio a quanto già illustrato dall'onorevole Amodeo.

Queste le indicazioni, i suggerimenti, le proposte di massima che in questa fase iniziale del dibattito e del confronto mi sento di poter enunciare. È ben evidente però che le stesse, unitamente a quelle finora emerse e che ancora scaturiranno dal convegno, necessitano di una approfondita verifica.

Mi sembra, quindi, indispensabile proporre la predisposizione di uno studio analitico che rilevi dettagliatamente la domanda e l'offerta attuale e potenziale non solo in ambito regionale, ma, in generale, nel più vasto mercato dell'interscambio mediterraneo.

Su tale base di rilevazione potranno essere valutate e confrontate le ipotesi di assetto istituzionale, gestionale e organizzativo del sistema e dei singoli porti che ne faranno parte, individuando nel contempo le vocazioni degli stessi in stretta relazione con l'ottimale soddisfacimento della domanda di trasporto all'interno dei quali disegnare l'esatta collocazione e ruolo del porto di Pozzallo.

VINCENZO GALFO

(c.s.)

Ringraziamo l'Assessore Iacono della Provincia Regionale di Ragusa per il saluto rivoltoci. Fa piacere che abbia fatto riferimento ai problemi legati all'operato della attuale Agenzia, che se fosse chiamata ancora "Cassa per il Mezzogiorno" certamente non sussisterebbero. Ritengo in proposito sia opportuno, anche in previsione della tavola rotonda che si terrà domani all'Istituto Nautico di Pozzallo, che emerga la volontà dei partecipanti al convegno di preparare una "nota di sollecito" nei confronti dei responsabili dell'Agenzia, nonché del Ministro per gli Interventi Straordinari nel Mezzogiorno, perché si definisca questo aspetto: si parla, infatti, di destinazione del porto di Pozzallo e di sua gestione impropriamente, fino a quando, almeno, questo non sarà completato nelle sue strutture.

Il nostro impegno sarà, comunque, totale, anche perché è forte volontà dell'A.S.I. - e da questa sede rivolgiamo in merito anche un appello a tutti i politici della provincia di Ragusa e della Sicilia sud-orientale - che possa iniziarsi, frattanto, una gestione parziale del porto: non si può perdere altro tempo, le banchine vi sono, basta attrezzare alcuni servizi essenziali per dare il via a questo nostro approdo marittimo. Questa gestione parziale potrebbe essere iniziata da un collegamento, magari solo per il trasporto di persone, tra Pozzallo e Malta e ciò costituirebbe già una risposta a quelle imprese che hanno chiesto l'agibilità del porto.

Dò la parola, quindi, al dott. Giovanni Cavalieri, Presidente della Commissione permanente marittima di Ravenna, responsabile delle relazioni esterne del gruppo "Setramar".

SALVATORE IACONO

*(Assessore allo Sviluppo Economico ed alla Programmazione
della Provincia Regionale di Ragusa)*

Gentilissime Signore e Signori. Un saluto doveroso agli illustri ospiti qui convenuti, autorità comprese. Mi sia consentito esternare, in particolare, i sensi del più vivo apprezzamento agli amici ed esponenti dell'A.S.I. di Ragusa e, per essi tutti, all'amico Presidente Galfo, per la possibilità consentitaci di allargare ed approfondire, attraverso il contributo qualificato di relatori di eccezione, quell'insieme di dati sul porto di Pozzallo che si sono andati acquisendo nel tempo, magari con qualche involontaria approssimazione o saltuarietà.

Non vi è dubbio che una avveduta politica dei trasporti costituisca il sicuro punto di forza per il rilancio economico e sociale della provincia di Ragusa. Il problema di fondo investe, in chiave di emergenza, la mobilitazione delle risorse disponibili per una effettiva politica economica generale ispirata, nel suo insieme, alla specificità locale: nel caso di Pozzallo la realizzazione del porto reclama, in nome di un processo evolutivo, lo svincolo da una inammissibile condizione di perifericità che rende più grave l'impegno produttivo dei lavoratori di tutti i settori. Tuttavia, a completamento della struttura portuale e in una prospettiva a breve più che a medio termine, acquisterà spessore concreto una proficua attività d'interscambio, per le possibilità di collegamenti via mare e per la commercializzazione dei prodotti verso scali europei e del nord-Africa, che metta, così, in essere le logiche reali dello sviluppo socio-economico per cui, dunque, viene a legittimarsi l'area del porto. Certamente, la problematica delle relazioni interportuali investe in pieno l'attività d'intertraffico e la potenzialità dell'offerta portuale concepita, altresì, alla luce del Piano Nazionale Trasporti e, quindi, in ragione della assenza di alternative strutturali in atto riscontrate.

Chiaramente, si tratta di individuare le potenzialità che trovino la collocazione utile nella fase di destinazione della struttura portuale stessa

e che, comunque, compendino gli obiettivi funzionali e dimensionali peculiari al porto di Pozzallo.

Ho seguito particolarmente con grande interesse la relazione del prof. Vallega: quando un marittimista di tale livello afferma espressamente che il porto di Pozzallo ha un suo avvenire, proprio in ragione della sua stessa valenza, credo ciò costituisca il migliore giudizio che possa pervenire e, nei termini del giusto auspicio, che possa farsi, data l'importanza della posta in gioco da cui discende fortemente il processo evolutivo di quest'area del Paese.

Non sarò certo io, in conclusione, a voler impropriamente fare, secondo un'espressione qui usata, una disamina dell' "essere" e del "dover essere" del porto: questa è stata già fatta e con grande competenza di valutazioni. Voglio soltanto sperare nello scioglimento sollecito di quel nodo interpretativo, rappresentato dall'effettiva competenza dell'Agenzia succedutasi alla Cassa per il Mezzogiorno, che sta condizionando, nonostante il concesso finanziamento dell'ultimo lotto, lo "stato dell'arte".

Personalmente, intanto, provo grande interesse per gli esiti dei lavori in quanto i miei intendimenti, quale Assessore responsabile della programmazione e dello sviluppo socio-economico della provincia, sono quelli di riuscire ad intessere, nell'ambito del progetto del programma di sviluppo economico-sociale previsto dalla legge istitutiva della nuova Provincia Regionale, un momento significativo e strutturale di raccordo delle iniziative assunte o da assumere nella generalità degli interventi: ciò, al fine di poter perseguire obiettivi organicamente configurabili nell'interesse di tutti.

VINCENZO GALFO

(c.s.)

Ringrazio l'on. Amodeo per ciò che, più che essere un intervento, è stata una vera e propria relazione sui diversi temi legati al porto di Pozzallo: le sue origini, la sua gestione, l'incontro tra politica, intesa nel suo significato più alto di ricerca del bene comune della "polis", e governo tecnico-economico della "polis" stessa. Gli siamo grati per l'intento a partecipare a tale governo, sicuri che esso darà, come per il passato e con il contributo suo e di altri politici, risultati altamente positivi per la collettività.

Dò la parola, quindi, all'Assessore alla programmazione e sviluppo economico della Provincia Regionale di Ragusa, Salvatore Iacono, che porgerà il saluto dell'Amministrazione Provinciale.

NATALINO AMODEO

(Deputato nazionale)

Signore, Signori, ringrazio il Presidente Galfo per le sue cordiali e cortesi parole che, come voi, ho ascoltato e probabilmente non merito, ritenendo che non vada premiato chi, come me, ritiene di aver fatto solo il proprio dovere. Desidero compiacermi, anche, per l'iniziativa che l'A.S.I. ed il C.U.S.T. hanno elaborato e portato a compimento, perché essa caratterizza maggiormente quello che dovrà essere il porto di Pozzallo.

Da anni ci imbattiamo in domande della gente cui rispondiamo con difficoltà, ma chi, negli anni passati, ha pensato al porto di Pozzallo, ha individuato in esso una risposta concreta ad una speranza di futuro diverso per una intera provincia. Certamente, abbiamo puntato su un'idea del porto intesa come "contenitore": era talmente difficile poterlo realizzare, che diventava già problematico pensare alla sua destinazione, a cosa farne, a quali risposte dare al porto di Pozzallo. Tante cose si sono dette su di esso: porto-commerciale, porto-industriale, porto-isola, porto-turistico; l'ultima, e meno veritiera, è stata quella, diffusa mesi addietro, di porto militare in funzione della base di Comiso; ipotesi non vera, non fosse altro perché l'idea del porto si era concretizzata molti anni prima.

Ecco come le nostre aspirazioni, ambizioni, vengono collegate con i doveri degli Enti e della classe politica. È per questo che il mio ringraziamento all'iniziativa presa non è formale: pubblicamente voglio ringraziare l'intera assemblea dell'A.S.I., il suo Comitato direttivo, il Presidente Galfo, anche nella sua veste di ex-sindaco di Pozzallo e di pozzallese, del fatto che oggi non si parla più alla maniera passata del porto di Pozzallo, ma come una struttura già realizzata (perché tale è di fatto), in quanto il resto delle somme che dovranno servire a completarla è già a disposizione e non c'è il rischio di perderlo. Vi è solo un problema di attribuzione di tali finanziamenti, come altri, nelle relazioni

di ieri, hanno rilevato. Una preoccupazione legittima la loro e, nel contempo, un invito alla classe politica e imprenditoriale, alla gente, di discutere insieme le destinazioni, il futuro del porto di Pozzallo, non commettendo, sin dall'inizio, gli errori che altri hanno commesso, ma usufruendo dell'esperienza altrui per potere dare alla soluzione stessa la dignità che merita.

Sono particolarmente grato, allora, dell'occasione che mi viene offerta di contribuire ad una profonda riflessione su un tema che tanta parte della mia attività politica, tanta parte della mia passione civile e tanta parte dell'amore che ho per la mia gente e la mia terra ha saputo suscitare.

Ed è proprio nell'ambito di queste tre precise caratterizzazioni che il mio intervento andrà propriamente collocato.

Per entrare nel merito è bene tenere presente quanto è stato autorevolmente affermato in tema di politica del territorio. Si conviene generalmente sul fatto che il territorio, qualunque territorio, costituisce una realtà complessa, in cui interargiscono essenzialmente due sistemi distinti, ma allo stesso tempo interrelati: il sistema socio-economico ed il sistema naturale.

Non è facile ricercare una soluzione adeguata ai complessi problemi posti da tale realtà, se non si dà consapevolezza delle connessioni tra le azioni umane e quelle ambientali, e dei connessi reciproci condizionamenti che sono alla base dei due sistemi. Basti pensare alle modificazioni avvenute negli ultimi anni nella Sicilia sud-orientale per rendersi conto di come il processo di evoluzione delle attività sul territorio sia divenuto complesso anche a causa delle connesse modificazioni ambientali.

Un esempio può valere per tutti.

La crescita urbana, espressa nelle sue diverse manifestazioni, quali l'utilizzo delle aree da destinare agli insediamenti residenziali, alle attività produttive, ai trasporti, agli spazi ricreativi, ai servizi urbani, si è sviluppata in modo incontrollato e senza godere del sufficiente coordinamento. Ecco che l'intera problematica di questa area territoriale è, per sua natura, in continua evoluzione e ad essa non può certo risponderci con strumenti statici e rigidi. Bisogna invece pensare ad una pianificazione *continua* anche per poter corrispondere alla natura "in fieri" delle situazioni reali a cui la progettualità deve applicarsi.

L'articolazione dei processi produttivi che oggi si manifesta, dovuta alle intersezioni che attraversano i tradizionali settori della produzione (agricoltura, industria, servizi), porta infatti ad una articolazione della

domanda sociale non più riferibile alle classi tradizionalmente individuate sulla base della diversa partecipazione al processo produttivo. I processi di mediazione che intercorrono tra i gruppi, la mediazione tra le condizioni materiali in cui i gruppi sociali svolgono attività produttiva e le domande ed i bisogni espressi, costituiscono il filtro che la politica deve interpretare, indicando criteri ed indirizzi che debbono informare i progetti di pianificazione di questi bisogni. Ecco perché riesce difficile esprimere giudizi complessivi, totalizzanti, a livello di teorie generali dei processi economici e delle loro articolazioni sul territorio.

Da qui anche proviene l'esigenza di rifarsi ad un processo di pianificazione economica e spaziale caratterizzato da corsi di azioni possibili, conseguenze ipotizzabili, analisi e controllo continuo dei risultati in relazione agli obiettivi prefissati e conseguente verifica della congruità degli obiettivi alle mutate condizioni del sistema. È in questo contesto che, com'è noto, si situa il Piano Generale Trasporti, che ha avuto il merito di mettere ordine, organizzare, definire graduatorie, superare particolarismi, scegliere e decidere in un settore così tormentato e in un Paese - diciamolo pure - dove un po' tutti si sentono intenditori e autonomisti!

Per quel che concerne propriamente l'apparato portuale si deve riconoscere che il PGT ha compiuto un notevole passo avanti in ordine alla impostazione di base ed in ordine ai criteri tracciati a proposito delle azioni promozionali, degli incentivi, dei provvedimenti che competono allo Stato e che vanno inquadrati in una corretta strategia logistica d'insieme.

Il PGT intende i porti come complessi economico-territoriali che realizzano un modello organico di offerta di trasporto con integrazione mare-strada-ferrovia in termini di strategia produttiva globale. Si potrebbe osservare che esistono porti alimentati più che altro dal transito marittimo (porti di ridistribuzione, porti franchi e simili) ove il transito mare-terra è marginale, ma in linea generale è giusta la sottolineatura da dare alla intermodalità. Ora i tecnici ci dicono che i flussi di prodotti petroliferi hanno minimo effetto per l'economia portuale, minime esigenze strutturali e minimi riflessi sulla problematica dei trasporti terrestri attestati nel posto, tanto più per la loro rigidità ubicazionale.

I flussi di carbone, minerali metallici, sabbie, rottami e affini sono da tempo e per la quasi totalità caratterizzati da una logistica praticamente identica, nel principio, a quella dei prodotti petroliferi. Sono, infatti, generati da analoghe forme insediative ed impiantistiche, con una polarizzazione in pochi siti forse ancor più accentuata e con la sola eccezione dei flussi di carbone da bruciare per usi diversi e di qualche mi-

nerale non metallico, peraltro di dimensioni relativamente modeste e propri di pochi porti vicini agli stabilimenti di lavorazione.

I flussi di merci varie, invece, seppure quasi ovunque di entità minore a quella degli altri, sono il vero portato libero del mercato dello scalo in quanto centro intermodale, ossia di centro inserito in una rete trasportistica di qualità primaria.

Proprio sulla branca delle merci varie, in larga prevalenza dei colli convenzionali e dei contenitori, verte la più ricca ed ambita domanda, ma, al tempo stesso, la parte più impegnativa dell'offerta infrastrutturale costituita dal porto e dal relativo complesso di arterie di comunicazione con l'interno.

Un discorso a parte merita il problema della gestione del porto. Una impostazione di grande razionalità e chiarezza, che non esito a fare mia, deve portare al convincimento che la definizione dei ruoli e delle funzioni dei soggetti chiamati ad intervenire nel quadro gestionale può articolarsi su tre distinti livelli.

1. Livello autoritativo e di controllo:

considerata la necessità di coordinare le esigenze commerciali dello scalo con lo sviluppo industriale, agricolo e commerciale della aree limitrofe tale funzione, che comprende:

- demanio e concessione di aree attrezzate agli operatori,
- naviglio (in collaborazione con la locale Capitaneria),
- progettazione, costruzione e manutenzione delle infrastrutture,
- rapporti con l'Autorità centrale,

dovrebbe essere affidato ad un idoneo *ente pubblico* che, nel caso non esistesse, potrebbe anche essere il consorzio che ha provveduto alla costruzione del porto.

2. Livello gestionale, comprendente:

- attività commerciale per una progressiva acquisizione dei flussi del traffico;
- garanzia di un servizio di movimentazione pubblico;
- gestione diretta o mediante terzi e fornitura dei mezzi meccanici di movimentazione;
- assegnazione e priorità degli accosti previ accordi con gli armatori;
- gestione diretta o mediante terzi dei servizi comuni portuali;
- partecipazione a società operative di terzo livello;

— definizione degli aspetti tariffari.

Considerati questi compiti, sarebbe opportuna la presenza di un soggetto con *modalità operative di tipo privatistico ed aziendale*. Si potrebbe quindi configurare una *apposita società di capitali*, diretta emanazione dell'ente autoritativo, aperta alla partecipazione di enti territoriali e soggetti privati.

3. *Livello operativo:*

gestione dei *terminal operators* da parte di operatori che abbiano la completa gestione dei costi e ricavi e che soddisfino tali condizioni:

- garanzia di piena utilizzazione delle infrastrutture in concessione in base ad una movimentazione annua prefissata nell'atto di concessione;
- obbligo di realizzare le sovrastrutture del terminal;
- possibilità di affitto o concessione di gru di banchina e mezzi di parco;
- definizione di una politica di utilizzo della manodopera conforme alle esigenze delle parti e rispondente ad una efficiente operatività e produttività degli impianti.

A riguardo la fornitura della manodopera (qualora risultasse esterna al terminal) dovrebbe soddisfare comunque queste esigenze:

- rapporto di lavoro a tempo, continuativo, in forma anche dipendente;
- specializzazione;
- surplus a richiesta variabile e conseguente creazione di un "pool" di manodopera;
- mobilità assoluta all'interno dei terminals;
- tariffa su base giornaliera, indipendentemente dalle rese, in caso di contratto a tempo.

Questo, ripeto, è quanto suggerisce la parola dei tecnici alla luce di una impostazione corretta.

Ma in questa sede, se vogliamo realmente contribuire allo sviluppo del porto di Pozzallo e con esso della nostra comunità, non possiamo dimenticare le ragioni che debbono ispirare l'azione politica in questo impegno: ragioni che affondano le radici nel *diritto* a reclamare iniziative per il Mezzogiorno di profilo diverso rispetto a gran parte di quelle che nel corso di questi anni sono state intraprese; ragioni che ci debbono portare ad affermare con forza la *legittimità* di uno sforzo concordato per il decollo del nostro porto e a negare decisamente che si voglia combattere una sorta di "guerra tra poveri" all'interno degli scali siciliani e, in particolare, tra quelli della Sicilia sud-orientale.

Che "le politiche infrastrutturali adottate in passato per il Mezzo-

giorno hanno teso, più che ad attenuare gli squilibri esistenti nella distribuzione territoriale dello sviluppo economico e sociale, a garantire i collegamenti tra i principali poli industriali e le più importanti aree urbane da un lato ed il resto del Paese dall'altro" non sono solo io ad affermarlo, ma lo dice lo stesso Programma triennale per gli interventi nel Mezzogiorno.

Si è, infatti, attuata una semplice "infrastrutturazione di settore" nel campo dei trasporti come esigenza di garantire condizioni minime di civiltà alla popolazione meridionale e non anche una politica mirata alle reali esigenze di produzione di scambio del territorio del Mezzogiorno.

Oggi, invece, deve porsi l'accento sul concetto di "sistema" in rapporto all'esigenza di agevolare nel Mezzogiorno uno sviluppo "diffuso".

E per avere un sistema di trasporti che favorisca uno sviluppo diffuso si deve intervenire senza indugio per annullare i differenziali strutturali di costo di trasporto, per eliminare gli inconvenienti legati alle rotture di carico ed alla carenza di servizi bloccati per il trasporto merci, per migliorare le connessioni tra reti e servizi interregionali con le reti ed i servizi intraregionali.

Quanto alla presunta "guerra tra poveri", va ribadito che, in coerenza con i principi informatori del PGT in tema di intermodalità, di sviluppo del cabotaggio e di spazio per il "transshipping" ed in armonia con l'impostazione della CEE - secondo cui i trasporti devono intervenire sempre più come mezzi di azione della politica regionale, sia per frenare le tendenze ad una ulteriore concentrazione territoriale delle popolazioni e delle attività economiche, sia per favorire lo sviluppo delle economie più deboli e realizzare il riequilibrio regionale delle aree "periferiche" dell'Europa - le affermazioni dei tecnici più qualificati ipotizzano un ben definito ruolo per il porto di Pozzallo, *a patto che siano rispettate certe condizioni*.

Che sono poi quelle legate, in una parola, alla chiarezza circa l'autorità preposta a sovrintenderlo, alla formula di gestione ed al coordinamento di tutti i soggetti e gli organismi interessati, nonché alle azioni di promozione e di sviluppo da dispiegare.

Questa condizione, per la pluralità di interessi che coinvolge, non può essere superata attraverso la primazia di uno dei soggetti in gioco, che è e deve restare parte: questa condizione può essere rimossa solo con l'entrata in campo dell'autorità politica, che sola è legittimata ad operare affinché il bene particolare ed il bene comune coincidano.

Rivendico, dunque, in questa sede e con forza il ruolo della *politica*, intesa nella sua accezione più alta, quale strumento più idoneo a ri-

cercare tutte le possibilità affinché Stato, Regione, Provincia, Comune, ASI, imprenditorialità e mondo del lavoro pervengano ad una sorta di accordo di programma che faccia salvi i reali interessi della nostra gente e dia garanzie per il rispetto delle regole del mercato.

Alla realizzazione di tale disegno mi dichiaro fin d'ora non solo disponibile, ma moralmente impegnato.

VINCENZO GALFO

(c.s.)

Ringrazio il presidente dell'A.S.I. di Trapani per il suo acuto intervento con il quale si conclude la parte "espositiva" dei lavori di questo convegno. Ringrazio, ancora, tutti i relatori che ieri e oggi hanno dato il loro contributo e apporto preziosi e che potranno essere studiati con molta attenzione fin da domani, quando all'Istituto Nautico di Pozzallo si terrà la tavola rotonda, presieduta da sua eccellenza il presidente Pescatore, che concluderà ufficialmente il convegno. Dei lavori saranno poi pubblicati gli Atti che, lungi dall'essere accantonati in qualche angolo polveroso, costituiranno ulteriore strumento di approfondimento delle problematiche qui trattate.

La presenza tra noi, già da questa sera, dell'Assessore regionale all'Industria dimostra, poi, un grande senso di responsabilità e attenzione da parte del Governo regionale nei confronti del rilancio economico della provincia di Ragusa, attraverso la realizzazione del porto di Pozzallo.

Mi auguro che la buona volontà dimostrata produca gli effetti sperati e che tutti i relatori e gli intervenuti ai lavori abbiano dato il loro contributo con amore e desiderio di aiutare la nostra gente di Sicilia.